



Bytespunktsutredning Mittstråket

Delrapport 1: Stationsklassning

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av
Europeiska unionen



Titel: Bytespunktsutredning Mittstråket – Delrapport 1: Stationsklassning

Projektnamn: Projekt Mittstråket 2.0

Datum: 2025-11-13

Författare: Johan Johansson, Sweco

Björn Sax Kaijser, Sweco

Malleel Abdullahi, Sweco

Kvalitetsgranskare: Projekt Mittstråket 2.0: s referensgrupp

Beställare: Projekt Mittstråket 2.0 Region Jämtland Härjedalen

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av
Europeiska unionen



Förord

Mitt i Sverige mellan Sundsvall och Trondheim, sträcker sig ett eftersatt trafikstråk: Mittstråket. Mittstråket är den självklara transportsträckan för alla som reser i Mittnorden samt en viktig passage för den godstrafik som ska till och från hamnarna i öst och väst.

Att resa längs Mittstråket tar tid och på många ställen saknas kapacitet för att öka belastningen på järnvägen. Snabbare resor, förbättrad trafiksäkerhet och utvecklad kapacitet för tåg skulle göra Mittstråket till en starkare gren i Europas transportnät. Med investeringar som ger bättre förutsättningar för trafiken skulle Mittstråket kunna bidra till att länka samman flödet av människor och gods mellan Norge, Sverige och Finland – eller söderut, ut i Europa.

För att förbättra trafiksituationen kraftsamlar de två länen Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland samt Trafikverket – med stöd av EU – i ett unikt samverkansprojekt över länsgränser. Längs hela Mittstråket byggs små lokalanpassade trafiklösningar ihop med större infrastruktursatsningar på järnväg. Satsningen skapar en helhet som öppnar upp för möjligheter i hela regionen.

När det är enklare att flytta gods till tåg, resa snabbare och säkrare, blir det också möjligt att bryta invanda resmönster och skapa en hållbar och säker trafikmiljö.

Med konkreta satsningar stärker Mittstråket andra transportstråk och får potential att väcka också Sveriges och Europas intresse, för ännu större investeringar. Investeringar som inte bara ger regional utveckling, utan också hållbar tillväxt som på sikt kan förbättra näringslivet för de personer och företag som lever och verkar här.

Projekt Mittstråket 2.0 – Genom investeringar och utredningar ska projektet bidra till att Mittbanan blir en fossilfri transportkorridor med ökad kapacitet, tillgänglighet, kortare restider, redundans och med höjd säkerhet. Det är ett samverkansprojekt mellan Region Jämtland Härjedalen, Trafikverket och Krokoms kommun, finansierat av EU:s regionalfond, Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland.

MEDFINANSIERAS AV:



Sammanfattning

Denna rapport är en del av en bytespunktsutredning som har initierats av Projekt Mittstråket 2.0¹. Syftet med bytespunktsutredningen är att undersöka nuläget och framtida möjligheter att förbättra bytespunkterna längs järnvägen i Mittstråket så att det blir enklare och mer attraktivt att resa kollektivt. Målet är att skapa en mer inbjudande miljö där resenärerna känner sig välkomna och där det är lätt att byta mellan olika trafikslag. Bytespunktsutredningen pågår under hela året 2025 och omfattar flera olika delutredningar där denna rapport om stationsklassningen är den första som tas fram.

I denna rapport med rubriken ”Stationsklassning” kartläggs hur befolkningsmängden och resandet ser ut vid de 25 bytespunkter som ligger på den svenska sidan av Mittstråket. Syftet med stationsklassningen är att fungera som underlag för strategisk utveckling av bytespunkterna i stråket. Klassningen ska ses som ett hjälpmedel som finns tillgängligt för alla aktörer som hanterar stationsmiljörelaterade frågor i syfte att skapa en långsiktighet gällande vad en bytespunkt ska innehålla och hur den ska vara utbyggd och utformad. Vilket i sin tur säkerställer att resenärerna får en konsekvent och förutsägbar upplevelse, oavsett var de befinner sig längs sträckan.

Indelningen i stationsklasser har gjorts utifrån följande parametrar.

- Påstigande tågresenärer
- Säsongsvariation
- Antal invånare i tätorten (inom radie 5 km från stationen)
- Påstigande bussresenärer

I Tabell 1 nedan beskrivs de nivåer som gäller för respektive stationsklass 1–5.

Tabell 1: Tabell över klassificeringsparametrar.

Klass	Påstigande tågresenärer (genomsnitt per dygn) *	Säsongsvariation tågresenärer (genomsnitt per dygn högst belastad månad) *	Antal invånare i tätort (inom 5 kilometer från bytespunkten)	Påstigande bussresenärer (genomsnitt per dygn)
1	> 30 000	> 30 000	n/a	> 100
2	> 3 000	> 3 000	> 20 000	> 20
3	> 1 000	> 1 000	> 5 000	> 5
4	> 200	> 200	> 1 000	> 1
5	< 200	< 200	< 1 000	< 1

* Bortsett från klass 1 så kan övriga klasser uppnås både när värdena för ”Påstigande resenärer” och ”Säsongsvariation tågresenärer” når över tröskelvärdena eller när ”Antal invånare i tätort” gör det.

I Tabell 2 på nästa sida visas en sammanställning över rådande förutsättningar för resande och boende vid de 25 bytespunkterna längs järnvägen i Mittstråket samt vilken klassning detta ger upphov till.

¹ Projekt Mittstråket 2.0 är ett samverkansprojekt mellan Region Jämtland Härjedalen, Trafikverket och Krokoms kommun, finansierat av EU:s regionalfond, Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland.

Tabell 2: Klassificering av Mittstråkets 25 bytespunkter.

Station	Påstigande tågresenärer (genomsnitt per dygn)	Säsongvariation tågresenärer (genomsnitt per dygn högst belastad månad)	Antal invånare i tätort (inom 5 kilometer från bytespunkten)	Klassning tågstation	Påstigande bussresenärer (genomsnitt per dygn)	Klassning busshållplats
Storlien	55	94	121	5	2	4
Enafors	3	6	46	5	0	5
Ånn	2	4	86	5	2	4
Duved	71	121	1 983	4	16	3
Åre	330	714	2 630	4	125	1
Undersåker	54	87	1 234	4	29	2
Järpen	60	80	1 180	4	21	2
Mörsil	30	37	1 005	4	21	2
Näliden	11	17	1 539	4	0	5
Krokom	30	41	3 661	4	127	1
Östersund V	73	85	42 193	2*	7	3
Östersund C	858	916	44 032	2	352	1
Brunflo	22	32	5 070	3	17	3
Pilgrimstad	19	23	702	5	2	4
Gällö	33	42	868	5	16	3
Stavre	8	10	249	5	0	5
Bräcke	109	143	1 678	4	63	2
Ånge	99	141	2 982	4	42	2
Erikslund	7	9	717	5	0	5
Ljungaverk	11	16	1 419	4	2	4
Fränsta	33	49	1 927	4	43	2
Torpshammar	13	19	803	5	21	2
Stöde	18	26	1 803	4	8	3
Sundsvall V	69	80	52 296	2*	0	5
Sundsvall C	840	921	53 284	2	254	1

* Bedömningen av stationsklass behöver beaktas i varje enskilt fall. För Östersund Västra och Sundsvall Västra innebär parametern "antalet invånare i tätort" att bytespunkten får en stationsklass som karaktäriserar en centralstation med många tusentals resenärer per dygn. I dessa fall kan det vara relevant att ge bytespunkten en lägre stationsklass då det finns en närliggande centralstation med hög standard.

Innehållsförteckning

Förord.....	3
Sammanfattning.....	4
1. Inledning.....	7
1.1. Bakgrund och syfte.....	7
1.2. Vad menas med stationsklassning?.....	8
1.3. Hur ska stationsklassningen användas?.....	8
1.4. Dialog och förankring.....	9
1.5. Avgränsning.....	9
2. Arbetsmetod.....	11
2.1. Metod för stationsklassningen.....	11
2.2. Tidigare framtagna underlag och klassningsmetoder.....	12
3. Underlag och statistik för stationsklassning.....	14
3.1. Befolkningsstatistik.....	14
3.2. Trafikering i Mittstråket.....	14
3.3. Resande i Mittstråket.....	17
4. Stationsklassning i Mittstråket.....	19
4.1. Klassning av bytespunkterna i Mittstråket.....	19
4.2. Sammanställning av stationsklassning.....	24
5. Checklista med grundläggande funktioner.....	25
5.1. Framtagande av checklista.....	25
5.2. Ansvarsfördelning och resenärsfunktioner.....	26
5.3. Tabeller med grundläggande funktioner.....	28
1. Utformning.....	28
2. Information.....	28
3. Tillgänglighet.....	29
4. Trygghet.....	30
5. Serviceutbud.....	31
6. Angöring.....	33
Läshänvisning till tabellerna i checklistan.....	34
Bilaga.....	37

1. Inledning

1.1. Bakgrund och syfte

Mittbanan är en strategisk järnvägsänk i Mittstråket som sträcker sig mellan Sundsvall och Trondheim. Mittstråket är en betydelsefull transportsträcka för såväl lokala vardagsresor som långväga fritidsresor med populära destinationer för skidåkning, vandring och cykling med mera. Förutom persontransporter är järnvägslänken dessutom en viktig passage för den godstrafik som ska till och från hamnarna i Sundsvall och Trondheim.

Med en förväntad ökning av tågutbud och en växande befolkning i Mittstråket ställs det höga krav på bytespunkterna utmed järnvägen. För att nå målet om ett ökat kollektivt resande behövs attraktiva, trygga och välkomnande stationsmiljöer. Bytespunkterna behöver vara funktionellt och socialt inkluderande, vilket ställer höga krav på tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet.

För att uppnå detta har Projekt Mittstråket 2.0² initierat en utredning av bytespunkterna i Mittstråket. Syftet med utredningen är att undersöka nuläget och framtida möjligheter att förbättra bytespunkterna så att det blir enklare och mer attraktivt att resa kollektivt. Målet är att skapa en mer inbjudande miljö där resenärerna känner sig välkomna och där det är lätt att byta mellan olika trafikslag.

Bytespunktsutredningen pågår under hela året 2025 och omfattar flera olika delutredningar. I Tabell 3 nedan sammanfattar de utredningar och delrapporter som ingår i bytespunktsutredningen i sin helhet.

Tabell 3: Sammanställning av de arbetsmoment som har ingått i delrapport 1 och 2.

Delrapport	Område	Information
1. Stationsklassning	Klassning av Mittstråkets samtliga bytespunkter	<ul style="list-style-type: none"> - Boende på orten - Påstigande tågresenärer - Säsongsvariation - Påstigande bussresenärer
1. Stationsklassning	Checklista med grundläggande funktioner	<ul style="list-style-type: none"> - Baserat på bytespunktens klassning - Redovisat utifrån resenärens behov - Med förtydligande om vilken aktör som är ansvarig för respektive funktion
2. Stationsanalyser	Stationsanalys för 10 utvalda bytespunkter	<ul style="list-style-type: none"> - Behovs- och bristanalys - Resenärsundersökning - Inventering utifrån framtagen checklista med funktioner - Identifiering av åtgärder som leder till den standard som klassningen rekommenderar
2. Stationsanalyser	Effekt- och konsekvensbeskrivningar	<ul style="list-style-type: none"> - Beskrivning av effekter och nytta av de åtgärder som föreslås vid de 10 utvalda bytespunkterna - Prioriterade åtgärder och rekommendation om nästa steg att ta

² Projekt Mittstråket 2.0 är ett samverkansprojekt mellan Region Jämtland Härjedalen, Trafikverket och Krokoms kommun, finansierat av EU:s regionalfond, Region Jämtland Härjedalen och Region Västernorrland.

1.2. Vad menas med stationsklassning?

I denna delrapport 1 med rubriken ”Stationsklassning” presenteras resultatet av den första utredningen som beskriver hur befolkningsmängden och resandet ser ut längs järnvägen i Mittstråket. I rapporten görs en klassning av samtliga 25 bytespunkter som ligger på den svenska sidan av Mittstråket. Klassningen innebär att bytespunkterna har delats in i fem klasser utifrån resandemängd och boende på orten.

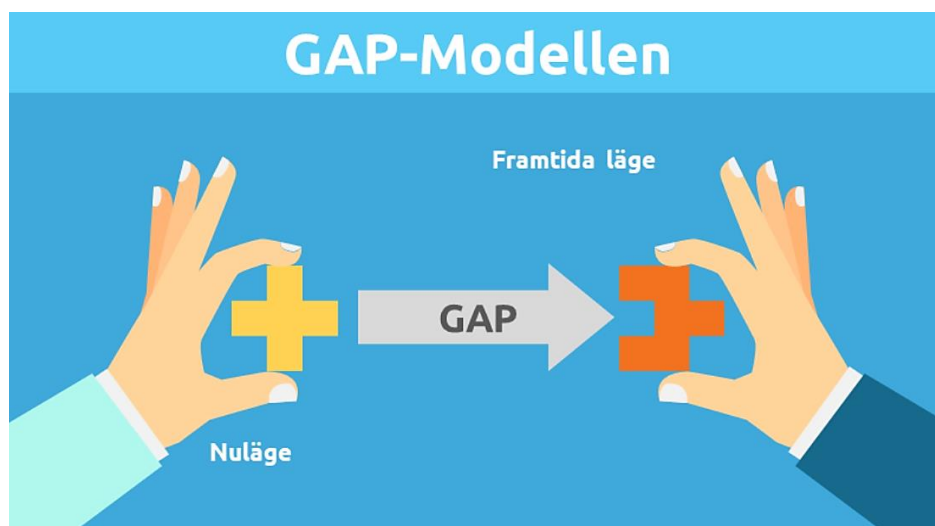
I rapporten ingår även en checklista med grundläggande funktioner som är relevanta för respektive stationsklass. Dessa funktioner är utformade för att motsvara den nivå som resenärer kan förvänta sig av en bytespunkt av en viss storlek. Utgångspunkten är att bytespunkten ska uppnå en viss funktionsnivå utifrån ett helhetsperspektiv där nivån är relaterad till användning och belastning.

1.3. Hur ska stationsklassningen användas?

Inom detta uppdrag är stationsklassningen med tillhörande checklista ett viktigt underlag för det fortsatta arbetet med delrapport 2 som omfattar en stationsanalys av 10 utvalda bytespunkter i Mittstråket. Som en del i stationsanalysen genomförs en inventering av bytespunkterna utifrån checklistan med funktioner. Inventeringen ger svar på vilka funktioner som finns på platsen idag och vad som saknas eller behöver förbättras. Med detta som underlag görs en så kallad GAP-analys som syftar till att identifiera gapet mellan den nuvarande situationen och den funktionella situationen.

GAP-modellen består av följande steg:

- Analys av den nuvarande situationen
- Beskrivning av funktionell situation utifrån checklistan i stationsklassningen
- Identifiering av åtgärder för att överbrygga gapet mellan nuläge och funktionell situation
- Beskrivning av ytterligare mervärden som ökar attraktiviteten vid bytespunkten



Figur 1: Beskrivning av GAP-modellen som ligger till grund för föreslagna åtgärder.

Som sista del i GAP-analysen föreslås åtgärder för att uppgradera respektive bytespunkt med de funktioner som rekommenderas enligt stationsklassningen och checklistan. Detta följs av en kostnadsbedömning av åtgärderna samt en analys av deras effekter och nyttor som summeras i en beskrivning av vilka åtgärder som bedöms ge mest nytta för pengarna och en rekommendation för nästa steg att ta.

Stationsklassningen med checklistan kan även användas separat av parter i framtida arbete för att identifiera brister och behov vid de övriga 15 bytespunkterna som inte studeras inom denna utredning.

Syftet med stationsklassningen är att skapa en långsiktighet och gemensam uppfattning gällande vad en bytespunkt ska innehålla och hur den ska vara uppbyggd och utformad, vilket i sin tur säkerställer att resenärerna får en konsekvent och förutsägbar upplevelse, oavsett var de befinner sig längs sträckan.

Det är dock viktigt att tydliggöra att stationsklassningen och den tillhörande checklistan med funktioner är ett hjälpmedel och inte en kravlista. Stationsklassningen ger ett riktvärde för vilka funktioner som bör finnas vid bytespunkten och kan därmed fungera som ett underlag för den strategiska utvecklingen av platsen. Checklistan med funktioner visar ett generellt behov men särskilda bedömningar kan göras från fall till fall. Trafikverket gör alltid särskilda bedömningar av vilka funktioner som bör finnas utifrån varje stations förutsättningar. Det finns inte heller något som hindrar att en förvaltare eller ansvarig part genomför åtgärder som är högre än den angivna klassen.

1.4. Dialog och förankring

Arbetet med delrapport 1 ”Stationsklassning” har skett i samverkan med Projekt Mittstråket 2.0 och projektets samverkansparter som utgörs av följande parter.

- Trafikverket
- Region Jämtland Härjedalen
- Region Västernorrland
- Din Tur (Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns)
- Länstrafiken Jämtland
- Bräcke kommun
- Krokoms kommun
- Sundsvalls kommun
- Ånge kommun
- Åre kommun
- Östersunds kommun

Innehållet i rapporten har presenterats och diskuterats vid förankringsmöten med dessa parter som även har granskat rapporten och inkommit med synpunkter. Nedan är en sammanställning av arbetsprocessen för dialog och förankring.

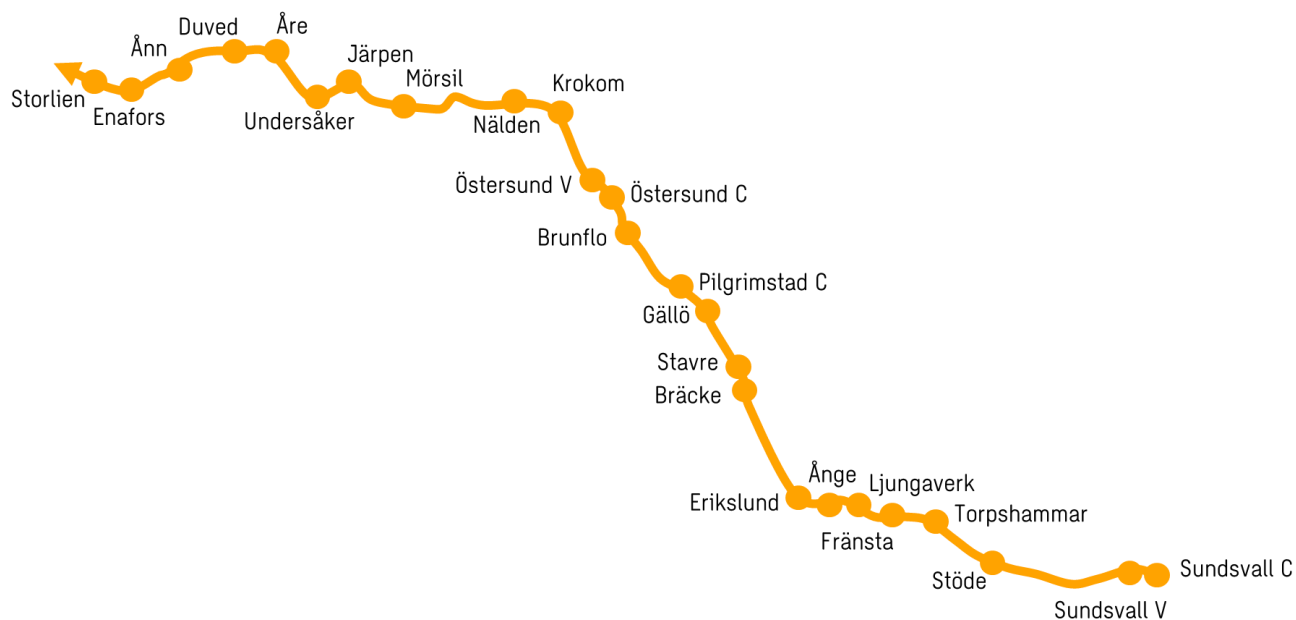
- Förankringmöte i helgrupp med projektledningen och samverkansparter
- Delredovisning av delrapport 1 för projektledningen
- Leverans av granskningsversion av delrapport 1
- Mottagande av granskningskommentarer från projektledningen och samverkansparter
- Slutleverans av delrapport 1 och slutredovisning för projektledningen och samverkansparter

Vid sidan av förankringen om innehållet har dialog förts med aktörer angående data som underlag för stationsklassningen. Uppgifter om tågutbud och resande i tågtrafiken har hämtats från tåg företagen Norrtåg, SJ, Snälltåget och X-tåg. Uppgifter om bussutbud och resande i busstrafiken har hämtats från kollektivtrafikmyndigheterna Din Tur och Länstrafiken Jämtland.

1.5. Avgränsning

Stationsklassningen avgränsas till bytespunkterna längs järnvägen i Mittstråket mellan Storlien och Sundsvall. Klassificeringen baseras på uppgifter om nuläget (huvudsakligen med uppgifter från 2022 till 2024) och tar hänsyn till statistik över påstigande passagerare vid bytespunkterna, antalet boende i de berörda

orterna samt säsongsvariationer och hur det påverkar resandemängden. Den statistik som redovisas för antalet påstigande tågresenärer gäller samtliga resor som sker med tåg i Mittstråket, dvs. både fjärrtåg och regionaltåg. Statistiken för bussresande gäller för samtliga påstigande resenärer vid den busshållplats som ligger närmast järnvägsstationen.

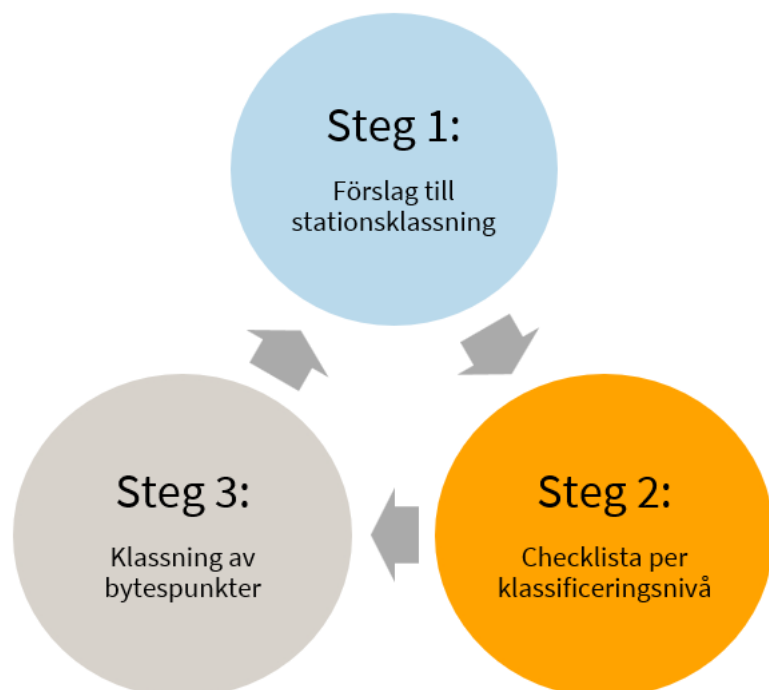


Figur 2: Linjekarta över bytespunkterna utmed Mittbanan – järnvägen i Mittstråket.

2. Arbetsmetod

2.1. Metod för stationsklassningen

Arbetet med stationsklassning har skett i en iterativ process bestående av 3 steg.



Figur 3: Illustrativ bild av den iterativa arbetsprocessen bestående av 3 steg.

Steg 1 – Förslag till stationsklassning

I det första steget har ett förslag tagits fram för stationsklassning uppdelat i fem klasser som baseras på antalet tågresenärer per dygn och invånare i tätorten. Utöver det har ytterligare parametrar adderats till klassningen såsom information om antal påstigande bussresenärer per dygn vid hållplatsen närmast järnvägsstationen samt säsongsvariationer gällande tågresandet. För respektive parameter har nivåer definierats som avgör vilken klass 1–5 som bytespunkten får.

Steg 2 – Ta fram checklista med grundläggande funktioner per klassificeringsnivå

I nästa steg har grundläggande funktioner tagits fram för varje stationsklass. Funktionerna utgår från de krav som Trafikverket ställer vid sina anläggningar och har kompletterats med ytterligare kriterier som fokuserar på resenärsupplevelsen vid bytespunkten och den omgivande stationsmiljön. Ett viktigt fokus har varit att definiera funktioner som ökar bytespunkternas attraktivitet och som förbättrar deras trygghet och tillgänglighet. Stor vikt har även lagts vid hela resan-perspektivet och möjligheten till smidiga byten mellan olika färdmedel.

Steg 3 – Klassning av samtliga 25 stationerna utmed Mittbanan

Med stöd av genomfört arbete i steg 1 och steg 2 har respektive bytespunkt i Mittstråket klassificerats. Arbetet har skett i en iterativ process där steg 1 och steg 2 har prövats på utvalda bytespunkter i Mittstråket och därefter justerats för att hitta rätt nivå avseende klassificering och funktioner.

2.2. Tidigare framtagna underlag och klassningsmetoder

Arbetet med stationsklassningen har hämtat inspiration från bland annat Trafikverket tidigare klassificering av tågstationer och Din Tur (Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns) klassning av busshållplatser i länet. Dessa har applicerats för stationsklassningen i Mittstråket men med vissa anpassningar till lokala förutsättningar såsom säsongsvariationer gällande tågresandet.

Nedan är en sammanställning av tidigare framtagna underlag och klassningsmetoder som har haft betydelse för stationsklassningen i Mittstråket.

2.2.1. Stationshandbok³

Trafikverkets stationshandbok från 2013 är en guide som ger vägledning och kunskap inom det breda spektrum av frågor som berör stationsplanering med särskilt fokus på Trafikverkets ansvarsområden. Handboken lyfter fram resenärsperspektivet som en central planeringsförutsättning och betonar vikten av att stationsmiljöerna utformas med hög kvalitet. Funktionella krav på stationer beror på deras storlek, belastning och typ av trafikering. För att kunna hantera och beskriva krav och förutsättningar enhetligt delas stationerna in i fem klasser i handboken baserat på kvantitativa parametrar som resandemängd och invånare i tätorten, se Tabell 5 nedan. *Obs. Stationshandboken har utgått och ersatts av kravdokumentet "Stationsutformning" (TRVINFRA-00400) som beskrivs nedan.*

Tabell 4: Tabell för stationsklasser i stationshandboken.

Klass	Påstigande per dygn *	Antal invånare i tätort	Beskrivning
1	> 30 000	n/a	Största stationerna på mycket starkt trafikerade stråk i centrala lägen. För alla typer av resenärer, hög resenärsservice.
2	> 3 000	> 20 000	Stor station på mycket trafikerade stråk i centrala lägen. Alla typer av resenärer, långväga (och pendlare). Utvecklad resenärsservice.
3	> 1 000	> 5 000	Mellanstor station på starkt trafikerade stråk i mellanstora orter. Alla typer av resenärer, främst pendlare. Begränsad resenärsservice.
4	> 200	> 1 000	Mindre bytesstation på mindre trafikerade stråk på mindre orter. Resenärer mest pendlare. Begränsad resenärsservice.
5	< 200	< 1 000	Liten bytesstation på lågt trafikerade stråk på små orter. Låg resenärsservice.

* En översyn av gränsvärden ska göras.

³ Trafikverket. *Stationshandbok*. (2013)

2.2.2. Stationsutformning (TRVINFRA-00400) ⁴

Trafikverkets kravdokument gällande stationsutformning anger krav gällande placering, utformning och dimensionering av utrustning och anläggningsdelar inom Trafikverkets ansvarsområde på järnvägsstationer. Syftet med dessa krav är att säkerställa en tillgänglig och säker miljö för resenärer och andra som vistas inom stationsområdet. Kraven är utformade för att uppfylla nationella och europeiska regelverk såsom EU:s TSD-krav, PBL (Plan- och bygglagen) samt Boverkets byggregler och föreskrifter om enkelt avhjälpta hinder och tillgänglighet på allmänna platser. Dessutom innehåller dokumentet krav på placering av trafikinformation på järnvägsstationer som är utformade för att säkerställa att resenärerna har tillgång till nödvändig trafikinformation inom Trafikverkets ansvarsområde på stationerna.

I dokumentet hänvisas till andra kravdokument som reglerar funktioner inom stationsområdet såsom "Belysning i järnvägsmiljö" (TRVINFRA-00151) och "Projektering av trafikinformationsutrustning på järnvägsstationer" (TRVINFRA-00402).

2.2.3. Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2024–2030, Bilaga 1 Hållplatshandbok ⁵

Syftet med hållplatshandboken är att skapa förutsättningar för ett strategiskt utvecklingsarbete samt säkerställa en enhetlig standard på samtliga busshållplatser i Västernorrland. Handboken definierar utformning, utrustning och ansvar för hållplatserna. Hållplatsernas klassificeringsmodell baseras på antalet påstigande per dygn och delas in i fem klasser, se Tabell 5 nedan. För respektive stationsklass definieras grundläggande funktioner på hållplatsen gällande fysisk utformning, utrustning och information.

Tabell 5: Tabell för stationsklasser i hållplatshandboken.

Klass på hållplats	Påstigande bussresenärer per dygn
1	> 100
2	> 20
3	> 5
4	> 1
5	< 1

⁴ Trafikverket. TRVINFRA-00400 Ban- och stationsutformning. (2023)

⁵ Din tur. Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2024–2030. (2022)

3. Underlag och statistik för stationsklassning

Stationsklassningen bygger på uppgifter om befolkning och resande i Mittstråket. Nedan är en beskrivning av det underlag som har samlats in för klassificeringen.

3.1. Befolkningsstatistik

Stationsklassningen bygger på befolkningsstatistik från Statistiska centralbyrån (SCB) och baseras på data från år 2022. Statistiken ger information om hur många människor som bor inom en radie av fem kilometer från varje bytespunkt. Denna befolkningsdata ger en god förståelse för hur välbesökt en bytespunkt är eller kan tänkas vara baserat på antalet invånare i dess omgivning.

3.2. Trafikering i Mittstråket

Beskrivningarna av dagens tågutbud i Mittstråket bygger på information hämtad från tåg företagen Norrtåg, SJ, Snälltåget och X-tåg samt Trafikverkets basprognos.⁶ Uppgifterna om busstrafiken är hämtad från kollektivtrafikmyndigheterna Länstrafiken Jämtland och Din Tur.

3.2.1. Tågtrafik

Persontrafik

Norrtåg står för den regionala tågtrafiken i Mittstråket och trafikerar med nio dubbelturer (med avgångar varannan timme) på stationerna mellan Sundsvall C och Östersund C. Väster om Östersund C är trafiken glesare. Stationerna mellan Åre och Östersund C trafikerar med fem dubbelturer per dygn, Duved har fyra dubbelturer per dygn och väster därom till och från Storlien trafikerar sträckan av två dubbelturer per dygn.

Den östra delen av Mittstråket trafikerar även av Norrtåg mellan Sundsvall och Umeå med 10 dubbelturer per dygn på stationerna Sundsvall C och Sundsvall V. Dessa stationer trafikerar även av X-tåg⁷ mellan Sundsvall och Gävle med sju dubbelturer per dygn.

SJ och Snälltåget trafikerar med fjärrtåg i Mittstråket. SJ trafikerar sträckan Stockholm-Östersund med tre dubbelturer per dygn, två av dessa trafikerar även väster om Östersund och vänder i Duved. SJ:s nattåg Stockholm-Duved och Göteborg-Duved (avgången Göteborg-Duved slutade trafikera i april 2025) har en gemensam avgång per dygn (denna avgång går sedan april 2025 endast till Stockholm). Snälltågets nattåg Stockholm-Duved har två avgångar per vecka kring veckosluten. Sundsvall C trafikerar av SJ med en avgång till Duved per dygn. Därtill trafikerar Sundsvall C med SJ:s fjärrtåg på Ostkustbanan med sex avgångar per dygn och Ådalsbanan med en avgång per dygn.

Godstrafik

I dagsläget är det inga godståg som trafikerar hela Mittstråket⁸ mellan Sundsvall och Trondheim. Väster om Östersund trafikerar enstaka godståg per dygn och mellan Östersund och Ånge trafikerar cirka fem godståg per dygn.

Mellan Ånge och Bräcke är det stora godstågsflöden i och med att dessa orter förbinder Norra stambanan och Stambanan genom övre Norrland med varandra. Sammanlagt sker cirka 45 transporter med godståg per dygn

⁶ Trafikverket. *Trafikverkets basprognoser*. (2024)

⁷ X-tåg är en del av X-trafik som handlägger Region Gävleborgs myndighetsuppgifter för kollektivtrafiken i Gävleborgs län.

⁸ Elektrifiering av Meråkerbanan väster om Storlien förväntas attrahera gränsöverskridande gods- och persontågstrafik. Elektrifieringen bedöms vara färdigställd under 2026.

på denna delsträcka. Norra stambanan är även en viktig länk för godståg mellan Sundsvall och södra Sverige och mellan Ånge och Sundsvall rullar ungefär 14 godståg per dygn.

I Figur 4 nedan visas en bild över Mittstråket och dess anknypande banor.



Figur 4: Linjekarta över bytespunkterna utmed Mittbanan inklusive anknypande banor.

3.2.2. Busstrafik

Busstrafikeringen varierar i olika kommuner längs Mittstråket på grund av kommunernas specifika behov och prioriteringar, geografiska förutsättningar, befolkningstäthet och turisttillströmning. Linjenätet för busstrafiken har vuxit fram under lång tid och anpassats successivt efter resenärernas synpunkter och behov, främst skolelever. I västra Jämtland och Årefjällen påverkas busstrafiken av turism och näringsliv då Länstrafiken i samarbete med Skistar har utökat utbudet genom att köra cykel- och skidbussar som en integrerad del i den ordinarie busslinjetrafiken i Åre kommun. Generellt har både Västernorrland och Jämtland ett relativt finmaskigt busslinjenät. Det finns en god matning till de större städerna och till strategiska järnvägsknutpunkter. Det finns dock flera undantag, däribland Järpens tågstation som saknar bussförbindelser.

MEDFINANSIERAS AV:



3.2.3. Sammanställning trafikutbud i Mittstråket

Tågtrafiken i Mittstråket är relativt sparsam, med få avgångar och därmed begränsad täckning av området. Godstrafiken på järnväg är mycket begränsad, och godstransporter sker främst genom andra transportmedel som lastbilar. Busstrafiken är mer utbredd och utgör en viktig del av transportutbudet, med flera busslinjer som förbinder olika kommuner längs stråket. Busstrafiken har ett finmaskigt nät och tillgodoser behovet av lokal och regional pendling samt transport till turistdestinationer i området.

Tabell 6: Tabell över antal avgångar för regionaltåg, fjärrtåg samt bussavgångar.

Station	Antal avgångar med regionaltåg	Antal avgångar med fjärrtåg	Antal bussavgångar
Storlien	4	0	3
Enafors	4	0	6
Ånn	4	0	6
Duved	6	3	43
Åre	10	6	51
Undersåker	10	6	33
Järpen	10	6	47
Mörsil	10	0	46
Nällden	10	0	22
Krokom	10	4	74
Östersund V	10*	0	34
Östersund C	18	8	277
Brunflo	18	0	67
Pilgrimstad	18	0	16
Gällö	18	0	18
Stavre	18	0	15
Bräcke	18	8	17
Ånge	18	8	25
Erikslund	18	0	11
Ljungaverk	18	0	18
Fränsta	18	0	33
Torpshammar	18	0	38
Stöde	18	0	33
Sundsvall V	52**	0	0
Sundsvall C	52**	8	196

* I T25 planerar Norrtåg att trafikera Östersund V med 18 regionaltågsavgångar förutsatt att uppställningsspår vid Östersund V hinner byggas under 2025.

** Förutom Norrtåget Sundsvall-Storlien trafikeras Sundsvall C och Sundsvall V av Norrtåget Sundsvall-Umeå samt X-tåget Sundsvall-Gävle.

3.3. Resande i Mittstråket

Uppgifter om resande i Mittstråket har hämtats från tåg företagen Norrtåg, X-tåg, SJ och Snälltåget samt Länstrafiken Jämtland och Din Tur som ansvarar för busstrafiken utmed stråket.

3.3.1. Tågtrafik

Norrtåg

Norrtåg har bidragit med omfattande statistik för samtliga 25 tågstationer i Mittstråket. Statistiken inkluderar påstigande och avstigande resenärer per månad och station under perioden januari 2023 till december 2023. Antalet påstigande resenärer per dygn har räknats fram som ett genomsnitt utifrån antalet påstigande resenärer över hela året. Uppgifterna från Norrtåg ger en god insikt om vilka tågstationer som är mest frekvent använda för vardagsresor.

X-tåg

Statistik om resande med X-tåg har inhämtats för Sundsvalls Västra och Sundsvall C. Uppgifterna omfattar påstigande resenärer per tågstation under helåret 2024. Antalet påstigande resenärer per dygn har räknats fram som ett genomsnitt utifrån hela året.

SJ

SJ har bidragit med statistik för de nio tågstationer i Mittstråket som trafikeras av deras tåg; Sundsvall C, Ånge station, Bräcke station, Östersund C, Järpen station, Undersåker station, Åre station och Duved station. Uppgifterna omfattar påstigande resenärer per månad och station under perioden januari 2023 till december 2023. SJ har även bidragit med statistik avseende resande på Ostkustbanan (södergående tåg) och Ådalsbanan (norrgående tåg). Dessa uppgifter avser påstigande resenärer per månad och station under perioden januari 2024 till december 2024. Liksom för Norrtåg har uppgifterna om påstigande resenärer per dygn räknats fram som ett genomsnitt utifrån antalet påstigande resenärer över hela året.

Snälltåget

För Snälltåget finns ingen specifik statistik tillgänglig. För att få en uppfattning och ungefärlig bild av resandet med Snälltåget har ett antagande gjorts som grundar sig på antalet avgångar per vecka på tågresor från Duved med en liknande fördelning som på SJ:s tåg. Detta innebär att Snälltågets påverkan på stationsklassningen är indirekt baserad på turtäthet snarare än konkreta passagerarantal.

3.3.2. Säsongsvariation

Säsongsvariationer har en betydande inverkan på resandet med tåg i Mittstråket, särskilt i västra Jämtland och Årefjällen där turism och andra säsongsbetonade aktiviteter har stor inverkan på antalet resenärer. Denna säsongsvariation påverkar resursfördelning och planering av kollektivtrafik, där högsäsong kräver mer kapacitet och bättre samordning vid transportknutpunkterna för att hantera det ökade antalet resenärer effektivt. För att ta höjd för dessa variationer och den maxbelastning som inträffar under högsäsong har en sammanställning gjorts över den mest trafikerade månaden för respektive tågstation i Mittstråket. Detta har sedan omvandlat till ett genomsnitt per dygn. Denna siffra har använts för stationsklassningen och bedömningen av stationsklass för de 25 bytespunkterna i Mittstråket.

3.3.3. Busstrafik

Länstrafiken Jämtland

Länstrafiken Jämtland har tillhandahållit statistik för samtliga busshållplatser i Mittstråket som ligger närmast järnvägsstationen inom Jämtlands län och redovisat denna statistik per hållplats och månad under

perioden januari 2023 till oktober 2024. I statistiken ingår även uppgifter om biljettyp (till exempel barn, ungdom, vuxen, senior) vilket ger en god uppfattning om de största resenärsgруппerna.

Statistiken för stationsklassningen baseras på en sammanslagning av samtliga biljettköp per hållplats under 2023 där uppgifterna om antalet påstigande resenärer per dygn har räknats fram som ett genomsnitt utifrån antalet påstigande resenärer över hela året.

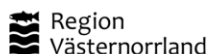
Din Tur

Din Tur har bidragit med motsvarande statistik för hållplatserna inom Västernorrlands län under perioden januari 2023 till december 2023. Statistiken redovisas utifrån påstigande bussresenärer per hållplats och månad samt biljettyp. Liksom för hållplatserna inom Jämtlands län har uppgifterna för stationsklassningen baserats på en sammanslagning av samtliga biljettköp och ett genomsnitt av påstigande resenärer per hållplats och dygn.

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av
Europeiska unionen



4. Stationsklassning i Mittstråket

Stationsklassningen som tillämpas för bytespunkterna i Mittstråket beskrivs i kapitel 2 och 3 där även arbetsmetodiken beskrivs. Baserat på tidigare material, inklusive Trafikverkets⁹ tidigare klassificeringsmetodik och Din Turs¹⁰ klassificeringsmetodik för busshållplatser, har följande klassificeringsparametrar formulerats:

- Påstigande tågresenärer
- Säsongsvariation tågresenärer
- Antal invånare i tätorten (inom 5 kilometer radie från bytespunkten)
- Påstigande bussresenärer

Tabell 7: Tabell över klassificeringsparametrar.

Klass	Påstigande tågresenärer (genomsnitt per dygn) *	Säsongsvariation tågresenärer (genomsnitt per dygn högst belastad månad) *	Antal invånare i tätort (inom 5 kilometer från bytespunkten)	Påstigande bussresenärer (genomsnitt per dygn)
1	> 30 000	> 30 000	n/a	> 100
2	> 3 000	> 3 000	> 20 000	> 20
3	> 1 000	> 1 000	> 5 000	> 5
4	> 200	> 200	> 1 000	> 1
5	< 200	< 200	< 1 000	< 1

* Bortsett från klass 1 så kan övriga klasser uppnås både när värdena för "Påstigande resenärer" och "Säsongsvariation tågresenärer" når över tröskelvärdena eller när "Antal invånare i tätort" gör det.

I kapitel 3 beskrivs vilken statistik och data som har inhämtats.

I detta kapitel tillämpas klassificeringen på de 25 bytespunkterna i Mittstråket.

4.1. Klassning av bytespunkterna i Mittstråket

4.1.1. Antal påstigande tågresenärer

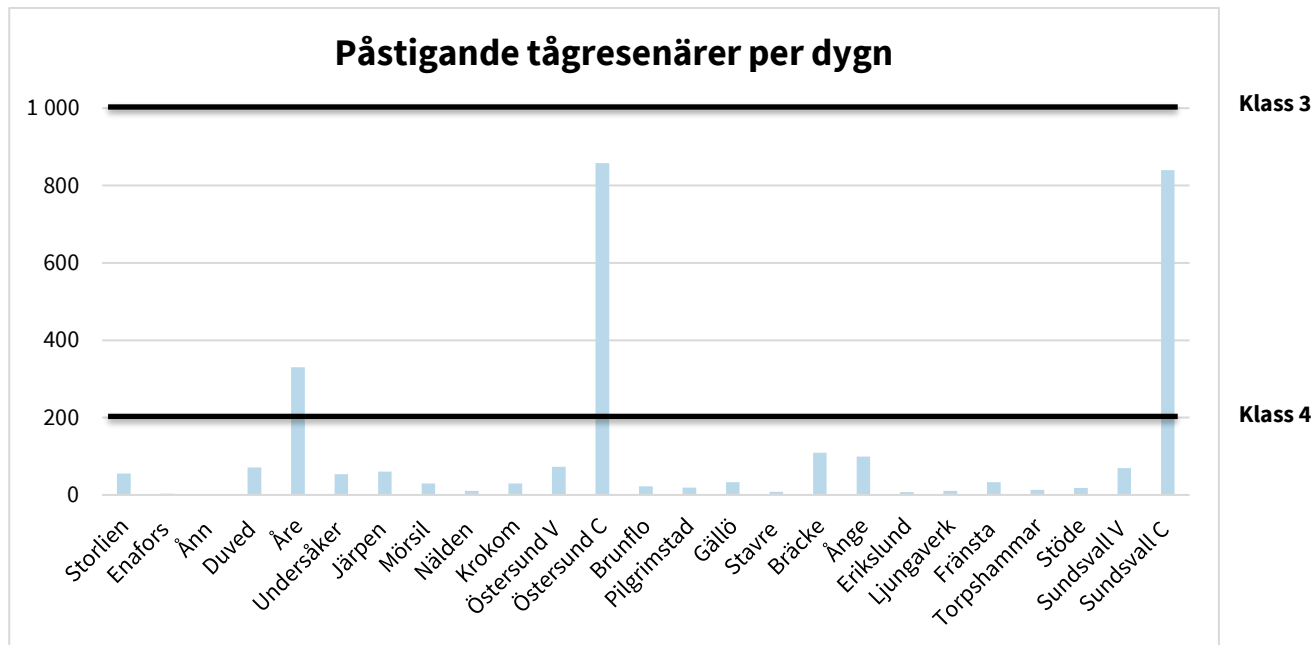
Sundsvall och Östersund är centralorter i Mittstråket och helt dominerande vad gäller befolkningsstorlek och sysselsättning. Detta har även påverkan på resandet där Östersund C och Sundsvall C är de stationer som har överlägset störst antal resande med drygt 800 påstigande resenärer per genomsnittligt dygn.

Övriga orter längs Mittstråket är förhållandevis små, men somliga har ändå ett relativt stort resande. Det gäller inte minst Åre som har ett relativt stort resande till följd av ortens betydelse som turistknutpunkt. Åre är en populär turistdestination, särskilt för vinterturism och skidåkning, vilket bidrar till det höga resandeantalet.

⁹ Trafikverket. *Stationshandbok*. (2013)

¹⁰ Din tur. *Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2024–2030*. (2022)

I Figur 5 nedan visas antalet påstigande tågresenärer vid respektive bytespunkt i Mittstråket. Av dessa faller Åre station, Östersund C och Sundsvall C under klass 4 med fler än 200 påstigande resenärer per dygn. Övriga bytespunkter i Mittstråket faller under klass 5 då antalet påstigande tågresenärer är mindre än 200 per dygn. Det kan tolkas av figuren som att det sker något resenärsutbyte vid Enafors och Ånn. Detta beror på antalet påstigande resenärer är så få att de inte syns i den presenterade skalan.



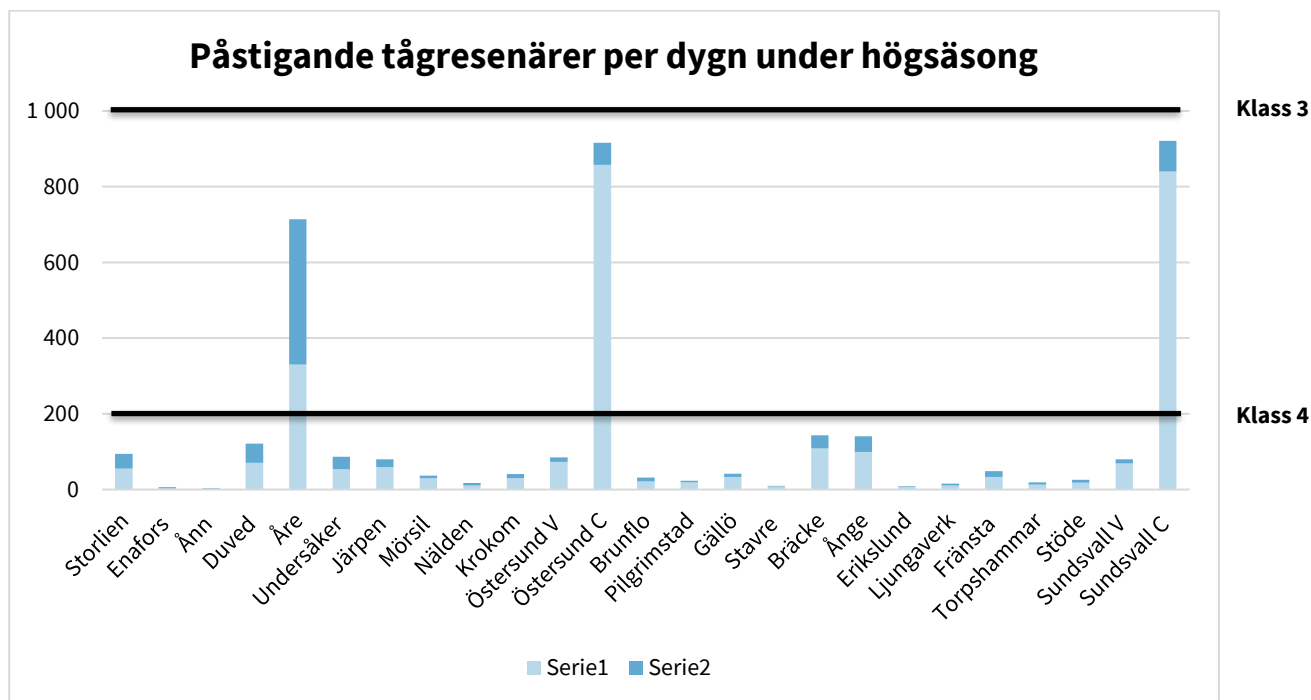
Figur 5: Påstigande tågresenärer per dygn.

4.1.2. Säsongsvariation

För att ta höjd för de variationer som sker över året i Mittstråket har en sammanställning gjorts över den mest trafikerade månaden för respektive tågstation. Säsongsvariationerna har en betydande inverkan på resandet, särskilt i Årefjällen där turism och andra säsongsbetonade aktiviteter påverkar resandet.

I Figur 6 på nästa sida visas tydligt hur antalet påstigande tågresenärer varierar mellan hög- och lågsäsong, med markanta skillnader i flera av staplarna. Under högsäsong ses en betydande ökning av påstigande resenärer vid flera tågstationer, vilket kan resultera i att andra krav på bytespunkterna ställs. Serie 1 visar påstigande resenärer ett genomsnittligt vardagsdygn och serie 2 visar tillkommande resenärer under den mest högtrafikerade månaden.

Säsongsvariationen ger inte någon förändring i stationsklassindelning, men det påverkar ändå resursfördelning och planering av kollektivtrafik, där högsäsong kräver mer kapacitet och bättre samordning vid transportknutpunkterna för att hantera det ökade antalet resenärer effektivt. Mindre orter kan också se tillfälliga öknings under högsäsong, vilket ställer krav på flexibilitet och anpassning av transporttjänster för att möta det varierande behovet.



Figur 6: Skillnaden på resenärer högsäsong och dagligt resande per dygn.

4.1.3. Antal invånare i tätorten

Vid sidan av resandemängd påverkas stationsklassningen även av befolkningmängden i tätorten. För bytespunkterna längs Mittstråket har en avgränsning gjorts som omfattar antalet invånare inom en radie om fem kilometer från bytespunkten.

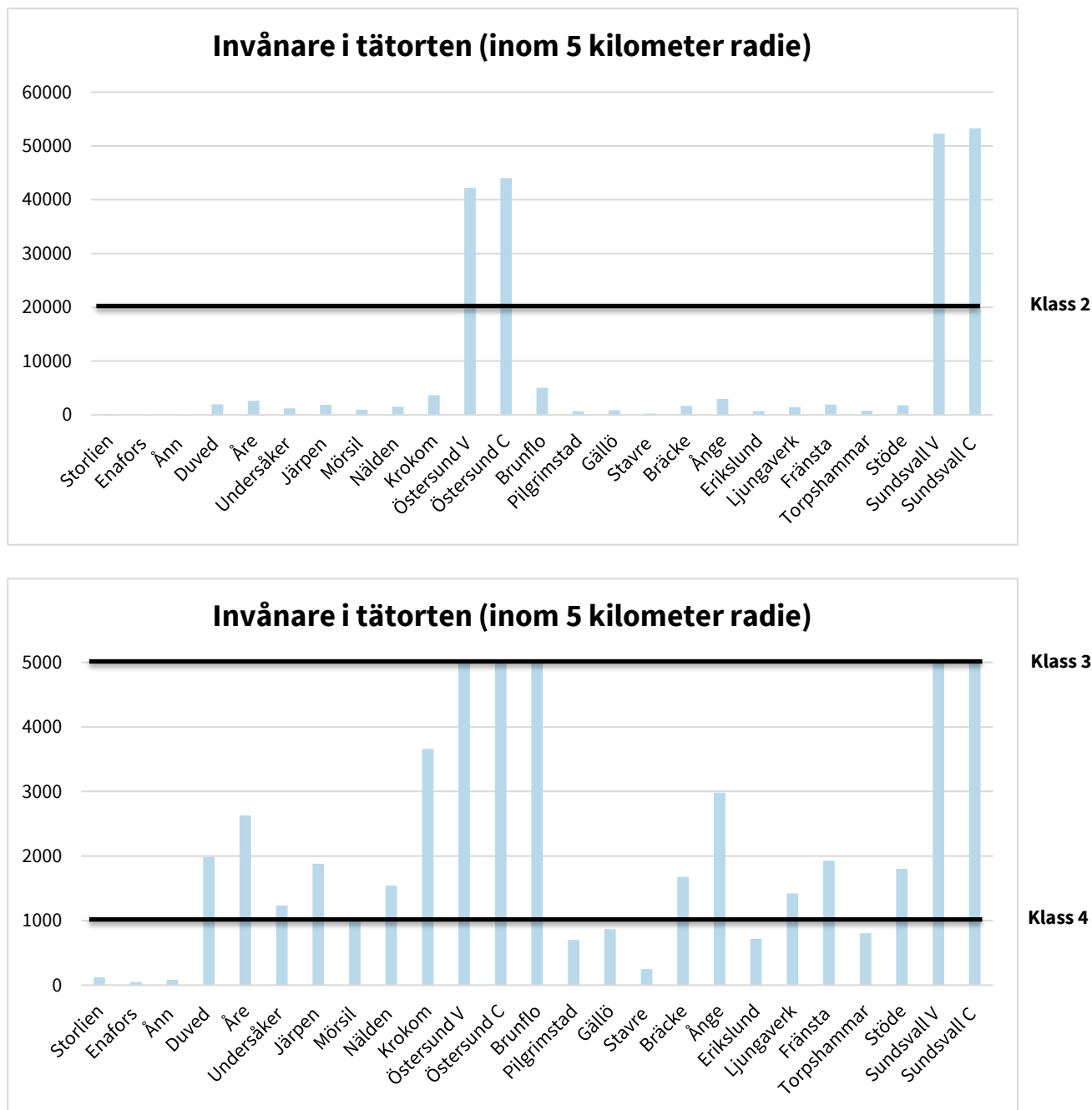
Syftet med stationsklassningen inom detta projekt är att den ska utgöra ett underlag för strategisk utveckling av bytespunkterna i Mittstråket. Underlaget ska ge vägledning kring standard och utformning av bytespunkten och dess omgivande miljö. Det innebär att klassningen baseras på dagens invånarantal och inte tar hänsyn till prognoser gällande befolkningsutveckling.

I Figur 7 på nästa sida visas antalet boende inom en radie om fem kilometer från bytespunkten. Med antalet invånare inkluderade är det flera bytespunkter som får en ny stationsklass jämfört med parametern påstigande resenärer, se Tabell 8 nedan.

Tabell 8: Uppgradering av stationsklass utifrån befolkningmängd.

Stationsklassning utifrån befolkningmängd	
Fortsatt klass 5	Storlien, Enafors, Ånn, Pilgrimstad, Gällö, Stavre, Erikslund, Torpshammar
Fortsatt klass 4	Åre
Från klass 5 → 4	Duved, Undersåker, Järpen, Mörsil, Nälden, Krokom, Bräcke, Ånge, Ljungaverk, Fränsta, Stöde
Från klass 5 → 3	Brunflo
Från klass 5 → 2	Östersund Västra, Sundsvall Västra
Från klass 4 → 2	Östersund C, Sundsvall C

Bedömningen av stationsklass utifrån befolkningens mängd behöver beaktas från fall till fall. För respektive bytespunkt är det viktigt att göra en bedömning om stationsklassen är befogad utifrån lokalkännedom. Det gäller exempelvis Östersund Västra och Sundsvall Västra där antalet invånare i tätorten ger en stationsklass som karakteriserar en centralstation med många tusentals resenärer per dygn. I dessa fall kan det vara relevant att ge bytespunkten en lägre stationsklass eftersom det redan finns en närliggande centralstation med hög standard.

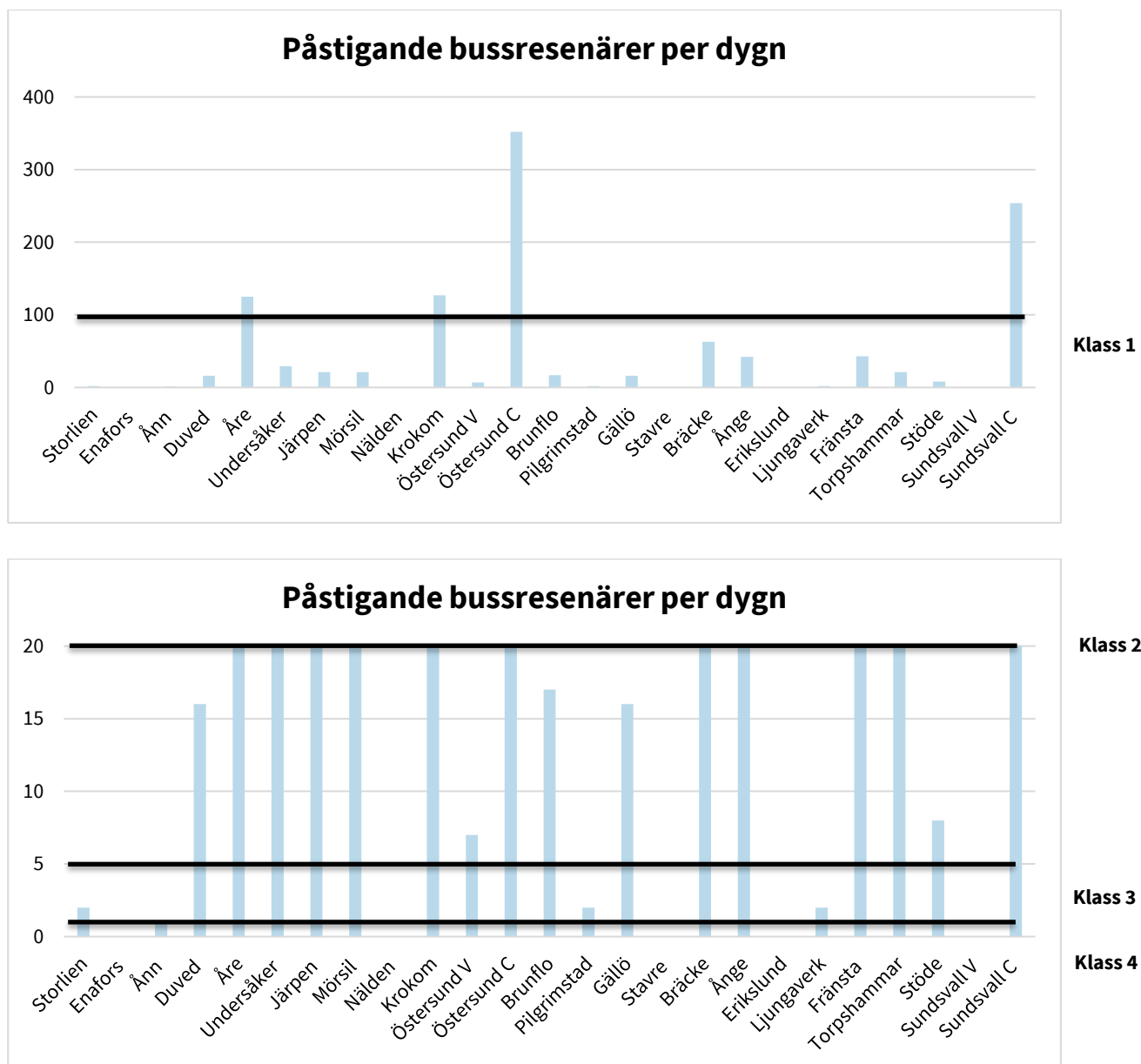


Figur 7: Invånare i tätorten.

4.1.4. Antal påstigande bussresenärer

Liksom tågresandet är Östersund C och Sundsvall C de bytespunkter med flest bussresenärer per dygn, vilket gör dem till strategiska knutpunkter för både lokal och regional trafik. Dessa städer erbjuder omfattande bussförbindelser som tillgodoser behoven hos både pendlare och långväga resenärer.

Även Åre och Krokom har ett stort antal påstigande bussresenärer per dag. För Åre kan detta förklaras av ortens status som populär turistdestination med många besökare, särskilt under vintersäsongen. Krokom är en viktig lokal knutpunkt med ett finmaskigt buslinjenät som erbjuder bra förbindelser till omkringliggande orter och naturdestinationer. I Figur 8 nedan visas antalet påstigande bussresenärer vid respektive bytespunkt i Mittstråket. Klassningen av busshållplatser görs enligt Din Turs stationsklassificeringsprincip¹¹, vilket innebär att busshållplatserna hanteras separat.



Figur 8: Påstigande bussresenärer per dygn.

¹¹ Din tur. Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2024–2030. (2022)

4.2. Sammanställning av stationsklassning

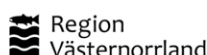
I Tabell 9 nedan visas en tabell över hur statistiken har tillämpats för att klassificera samtliga 25 bytespunkter i Mittstråket.

Tabell 9: Klassificering av Mittstråkets 25 bytespunkter.

Station	Påstigande tågresenärer (genomsnitt per dygn)	Säsongvariation tågresenärer (genomsnitt per dygn högst belastad månad)	Antal invånare i tätort (inom 5 kilometer från bytespunkten)	Klassning tågstation	Påstigande bussresenärer (genomsnitt per dygn)	Klassning busshållplats
Storlien	55	94	121	5	2	4
Enafors	3	6	46	5	0	5
Ånn	2	4	86	5	2	4
Duved	71	121	1 983	4	16	3
Åre	330	714	2 630	4	125	1
Undersåker	54	87	1 234	4	29	2
Järpen	60	80	1 180	4	21	2
Mörsil	30	37	1 005	4	21	2
Näliden	11	17	1 539	4	0	5
Krokom	30	41	3 661	4	127	1
Östersund V	73	85	42 193	2*	7	3
Östersund C	858	916	44 032	2	352	1
Brunflo	22	32	5 070	3	17	3
Pilgrimstad	19	23	702	5	2	4
Gällö	33	42	868	5	16	3
Stavre	8	10	249	5	0	5
Bräcke	109	143	1 678	4	63	2
Ånge	99	141	2 982	4	42	2
Erikslund	7	9	717	5	0	5
Ljungaverk	11	16	1 419	4	2	4
Fränsta	33	49	1 927	4	43	2
Torpshammar	13	19	803	5	21	2
Stöde	18	26	1 803	4	8	3
Sundsvall V	69	80	52 296	2*	0	5
Sundsvall C	840	921	53 284	2	254	1

* Bedömningen av stationsklass behöver beaktas i varje enskilt fall. För Östersund Västra och Sundsvall Västra innebär parametern "antalet invånare i tätort" att bytespunkten får en stationsklass som karakteriserar en centralstation med många tusentals resenärer per dygn. I dessa fall kan det vara relevant att ge bytespunkten en lägre stationsklass då det finns en närliggande centralstation med hög standard.

MEDFINANSIERAS AV:



5. Checklista med grundläggande funktioner

5.1. Framtagande av checklista

Som en del i arbetet med stationsklassificering har en sammanställning gjorts av grundläggande funktioner som är relevanta för varje stationsklass. Funktionerna fastställer vilka funktioner en viss bytespunkt bör uppfylla.

Checklistan med funktioner utgår från krav som Trafikverket kan ställa vid sina anläggningar. Dessa krav är framtagna utifrån resenärernas behov samt regelverk, säkerhetsaspekter och underhållsperspektiv. Merparten av dessa funktioner styrs av Trafikverkets infrastrukturegelverk och de kravdokument som omfattar stationens utrustning och anläggningsdelar såsom "Stationsutformning" (TRVINFRA-00400)¹² och "Projektering av trafikinformationsutrustning på järnvägsstationer" (TRVINFRA-00402)¹³.

Flertalet av funktionerna styrs även av EU-regler i form av TSD (Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet) som syftar till att harmonisera järnvägen i Europa och möjliggöra för tågen att kunna framföras mellan olika medlemsländer utan tekniska problem. Dessa EU-regler tillgodoses i Trafikverkets kravdokument.

Vid sidan av dessa funktioner som gäller stationens utrustning och anläggningsdelar har ytterligare kriterier adderats som fokuserar på resenärsupplevelsen vid bytespunkten och den omgivande miljön. Ett viktigt fokus har varit att definiera funktioner som ökar bytespunkternas attraktivitet och som bidrar till att göra platserna socialt inkluderande. Det gäller exempelvis tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsvariationer, trygghetshöjande funktioner och resenärsservice. Exempel på dokument och regelverk som har använts som utgångspunkt för dessa funktioner är Boverkets byggregler BBR¹⁴ och författnings-samling BFS Alm 2¹⁵.

Stor vikt har även lagts vid hela resan-perspektivet och möjligheten till smidiga byten mellan olika färdmedel. Här ingår faktorer som standard på anslutande gång- och cykelvägar, placering och utformning av parkering för cykel och bil samt placering och utformning av anslutande busshållplats. För busshållplatser vid bytespunkterna har Din Turs hållplatshandbok¹⁶ använts som utgångspunkt.

Det är viktigt att tydliggöra att checklistan med funktioner är ett hjälpmedel och inte en kravlista. Stationsklassningen ger ett riktvärde för vilka funktioner som bör finnas vid bytespunkten och kan därmed fungera som ett underlag för den strategiska utvecklingen av platsen. Checklistan visar ett generellt behov men särskilda bedömningar kan göras från fall till fall. Trafikverket gör alltid särskilda bedömningar av vilka funktioner som bör finnas utifrån varje stations förutsättningar. Det finns inte heller något som hindrar att en förvaltare eller ansvarig part genomför åtgärder som är högre än den angivna klassen.

¹² Trafikverket. TRVINFRA-00400 Ban- och stationsutformning. (2023)

¹³ Trafikverket. TRVINFRA-00402 Projektering av trafikinformationsutrustning på järnvägsstationer. (2023)

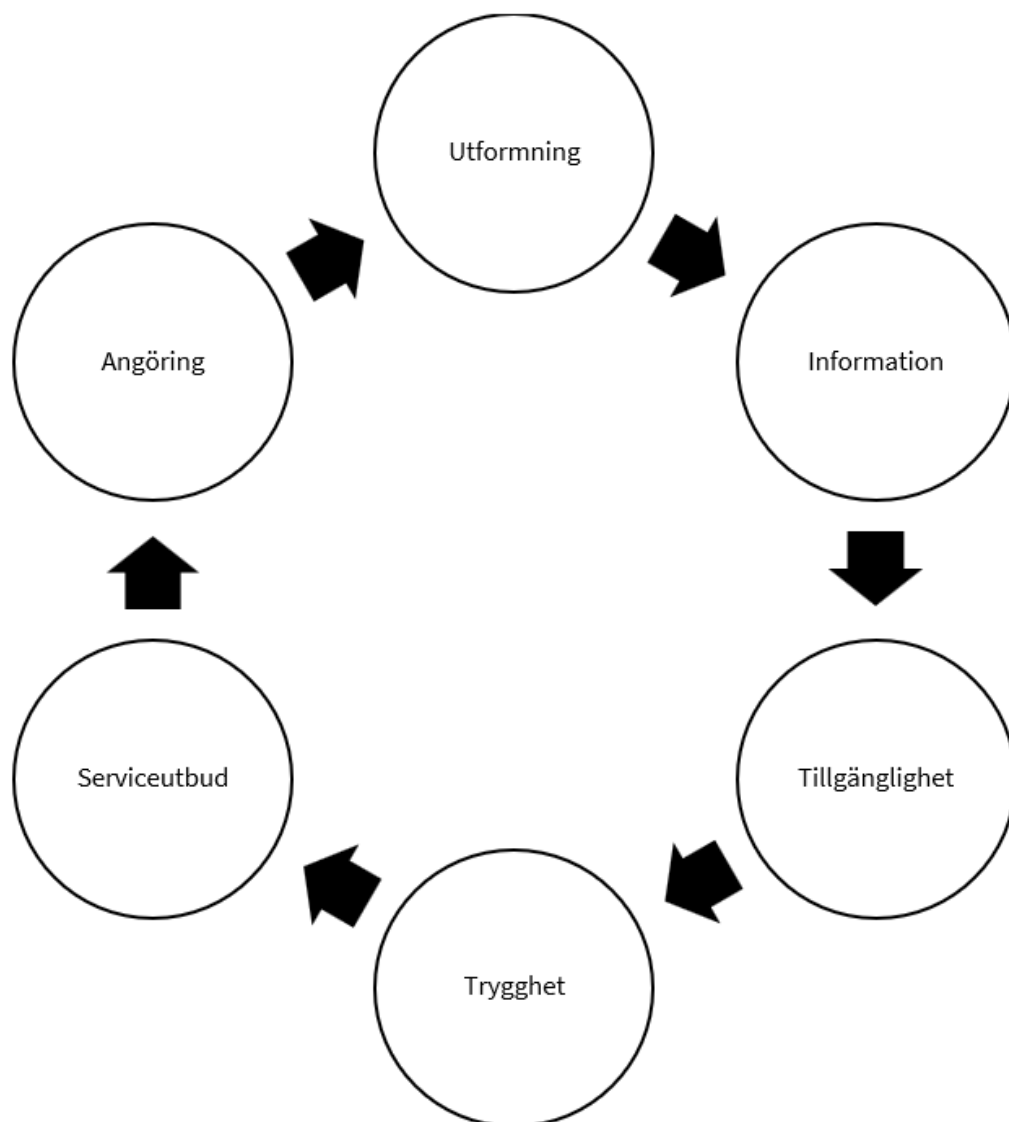
¹⁴ Boverket. Boverkets byggregler BBR. (2020)

¹⁵ Boverket. BFS 2011:5 ALM 2. (2011)

¹⁶ Din tur. Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2024–2030. (2022)

5.2. Ansvarsfördelning och resenärsfunktioner

För att göra det enklare att överblicka checklisten med funktionerna och deras syfte och ändamål har de delats in i olika kategorier baserat på resenärsfunktioner.



Figur 9: Funktionerna har delats in i olika kategorier baserat på resenärsfunktion.

Indelningen i kategorier gör det möjligt att på ett enkelt och övergripande sätt beskriva status för bytespunkterna genom exempelvis en värderos. Ett ytterligare syfte med indelningen i kategorier är att lyfta aspekter som annars riskerar att få en undandömd roll, till exempel trygghetshöjande åtgärder.

Figur 10: Funktionerna har delats in i olika kategorier baserat på resenärsfunktion.

I tabellerna med funktioner anges vem som är markägare eller infrastrukturägare – Trafikverket, RKM, Fastighetsägare, Vaghållare. Syftet med detta är att underlätta fördelningen av uppgifter och åtaganden i det fortsatta arbetet med utveckling av bytespunkterna. Det är viktigt att betona att markägaren eller infrastrukturägaren inte nödvändigtvis är ansvarig för att genomföra och finansiera åtgärden.

Trafikverket ansvarar för stationens utrustning och anläggningsdelar (exempelvis plattform och plattformsförbindelser) samt trafikinformation om tågtrafiken övriga områden på bytespunkten.

RKM (regionala kollektivtrafikmyndigheten) ansvarar för trafikeringen av kollektivtrafik vid bytespunkten samt information om busstrafiken vid busshållplatsen.

Fastighetsägaren (kommunen eller annan aktör) har ansvar för funktioner inom bytespunkten där Trafikverket inte är markägare, såsom stationshus och intilliggande vistelse- och angöringsytor (med undantag för trafikinformation om tågtrafiken som Trafikverket ansvarar för). Det är vanligt att det är flera fastighetsägare som samverkar, exempelvis en privat aktör som ansvarar för stationshuset och kommunen som ansvarar för intilliggande ytor.

Vaghållaren (kommunen eller Trafikverket) ansvarar för anslutande vägar till stationen. I det ingår vanligtvis anslutande busshållplats även om det förekommer att angöring av busstrafiken sker på själva stationsområdet där fastighetsägaren är ansvarig.

I denna delrapport görs ingen analys av ansvarsfrågan och hur det påverkar genomförandet av åtgärder vid bytespunkterna. Detta kommer att beskrivas närmare i delrapport 2 som omfattar en detaljerad analys av 10 utvalda bytespunkter i Mittstråket. I denna del av arbetet ingår att fördjupa kunskapen om dessa bytespunkter genom att analysera brister och behov samt identifiera åtgärder utifrån den framtagna checklisten. Då kommer även ansvarsfrågan att beaktas och problematiseras utifrån de åtgärder som föreslås för respektive aktör.

5.3. Tabeller med grundläggande funktioner

x: Basfunktion som bör finnas inom respektive grupp

1. Utformning

Tabell 10: Grundläggande funktioner som bör uppfyllas inom respektive stationsklass avseende utformning.

Plattform

Markägare eller infrastrukturägare	Stationsaspekt	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
Trafikverket	Bredd för gående, väntande och föremål ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Plattforms längd ²	x	x	x	x	x
Trafikverket	Kontrasterande riskområde ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Trafiksäker utformning av plattformens slut ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Trafiksäker plankorsning/plattformsförbindelse ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Väderskydd ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Plattformstak ¹	x	x	x		

Busshållplats

Markägare eller infrastrukturägare	Stationsaspekt	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
Väghållaren	Plattforms längd ³	x	x	x	x	x
Väghållaren	Bredd och hårdgjord resenärsyta ³	x	x	x	x	x
Väghållaren	Plattformshöjd ³	x	x	x	x	x
Väghållaren	Väderskydd ³	x	x	x		

MEDFINANSIERAS AV:



2. Information

Tabell 11: Grundläggande funktioner som bör uppfyllas inom respektive stationsklass avseende information.

Plattform

Markägare eller infrastrukturägare	Stationsaspekt	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
Trafikverket	Stationsnamnsskylt ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Spårnummerskylt ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Vagnlägesskyltar ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Hänvisningsskyltar mot viktiga målpunkter ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Markeringsskyltar för objekt på plattformen ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Klocka ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Flertågsdisplayer ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Högtalare ⁴	x	x	x	x	x

Bytespunkten generellt inklusive stationshus

Markägare eller infrastrukturägare	Stationsaspekt	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
Fastighetsägaren	Hänvisningsskyltar mot viktiga målpunkter ¹	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Markeringsskyltar för objekt i stationshuset ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Flertågsdisplayer med information om tågtrafiken ¹	x	x	x	x	x
RKM	Displayer med information om busstrafiken	x	x	x		
Trafikverket	Högtalare ⁴	x	x	x	x	x

Busshållplats

Markägare eller infrastrukturägare	Stationsaspekt	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
RKM	Stolpe med topptavla (där inte väderskydd finns) ³				x	x
RKM	Hållplatsnamn ³	x	x	x	x	x
RKM	Stolpe med hållplatsläge ³	x	x	x		
RKM	Informationstavla ³	x	x	x	x	x
RKM	Realtidsinformation om busstrafiken ³	x	x			

MEDFINANSIERAS AV:



3. Tillgänglighet

Tabell 12: Grundläggande funktioner som bör uppfyllas inom respektive stationsklass avseende tillgänglighet.

Plattform

Markägare eller infrastrukturägare	Stationsaspekt	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
Trafikverket	Hinderfri gångväg ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Taktila och visuella ledstråk ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Tillgänglighetsanpassade sittplatser ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Tillgänglighetsanpassade trappor och ramper ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Tillgänglighetsanpassad hiss ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Kontrastmarkering genomskinliga hinder ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Taktil spårnummerskylt ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Taktila markeringsskyltar ¹	x	x	x	x	x

Bytespunkten generellt inklusive stationshus

Markägare eller infrastrukturägare	Stationsaspekt	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
Fastighetsägaren	Hinderfri gångväg ¹	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Taktila och visuella ledstråk ¹	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Tillgänglighetsanpassade trappor och ramper ¹	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Tillgänglighetsanpassad hiss och rulltrappa ¹	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Tillgänglighetsanpassade dörrar ¹	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Tillgänglighetsanpassade sittplatser ⁶	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Kontrastmarkering genomskinliga hinder ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Taktil karta över stationsområdet ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Prator med skärm ¹	x	x	x	x	x
Trafikverket	Mötesplats för ledsagning ²	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Parkeringsplats för rörelsehindrade ⁵	x	x	x	x	x

MEDFINANSIERAS AV:



Busshållplats

Markägare eller infrastrukturägare	Stationsaspekt	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
Väghållaren	Taktilt och visuellt stråk på plattform ³	x	x	x	x	x
Väghållaren	Tillgänglighetsanpassad yta för rullstol ³	x	x	x	x	x
Väghållaren	Kontrasterande kantremsa ⁶	x	x	x	x	x
RKM	Taktil informationstext ³	x				
RKM	Prator ³	x				
Väghållaren	Tillgänglighetsanpassade sittplatser ⁶	x	x	x	x	x

4. Trygghet

Tabell 13: Grundläggande funktioner som bör uppfyllas inom respektive stationsklass avseende trygghet.

Plattform

Markägare eller infrastrukturägare	Stationsaspekt	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
Trafikverket	Plattformsbelysning ⁷	x	x	x	x	x
Trafikverket	Övervakningskameror	x	x	x		
Trafikverket	Klottersanering och städning	x	x	x	x	x
Trafikverket	Goda siktlinjer utan skymmande föremål ^{1,2}	x	x	x	x	x

Bytespunkten generellt inklusive stationshus

Markägare eller infrastrukturägare	Stationsaspekt	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
Fastighetsägaren	Belysning stationsområde ⁷	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Övervakningskameror	x	x	x		
Fastighetsägaren	Klottersanering och städning	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Entréer i flera riktningar	x	x	x		
Fastighetsägaren	Goda siktlinjer utan skymmande föremål	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Möjlighet att se andra och vara sedd av andra	x	x	x	x	x

MEDFINANSIERAS AV:



Busshållplats

Markägare eller infrastrukturägare	Stationsaspekt	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
Väghållaren	Belysning runt hållplats	x	x	x	x	x
Väghållaren	Övervakningskameror	x	x			
Väghållaren	Klottersanering och städning	x	x	x	x	x
Väghållaren	Goda siktlinjer utan skymmande föremål	x	x	x	x	x

5. Serviceutbud

Tabell 14: Grundläggande funktioner som bör uppfyllas inom respektive stationsklass avseende serviceutbud.

Bytespunkten generellt inklusive stationshus

Markägare eller infrastrukturägare	Stationsaspekt	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
Fastighetsägaren	Restaurang / café	x	x			
Fastighetsägaren	Värdeskåp / bagageutrymme	x	x			
Fastighetsägaren	Uppvärmvt väntutrymme	x	x	x	x	
Fastighetsägaren	Tillgänglighetsanpassad WC med skötbord ⁶	x	x	x		
Fastighetsägaren	Möjlighet till laddning av elektronik	x	x	x	x	
Fastighetsägaren	Merservice (ex. minibibliotek)	x	x			

6. Angöring

Tabell 15: Grundläggande funktioner som bör uppfyllas inom respektive stationsklass avseende angöring.

Bytespunkten generellt

Markägare eller infrastrukturägare	Stationsaspekt	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
Väghållaren	Trafiksäkra gång- och cykelvägar ⁸	x	x	x	x	x
Väghållaren	Trygga och belysta gång- och cykelvägar ⁸	x	x	x	x	x
Väghållaren	Underhåll och drift av gång- och cykelvägar ⁸	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Vädskyddad cykelparkering med ramlåsning ^{8,9}	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Pendlarparkering för bil ¹⁰	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Hållplats för ersättningstrafik	x	x	x	x	x
Väghållaren	Busshållplats i direkt anslutning till stationen	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Uppställningsplats för taxi och färdtjänst	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Laddplatser för elfordon ¹⁰	x	x	x	x	x
Fastighetsägaren	Mobilitetstjänster (hyrbil och hyrcyklar)	x	x			

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av
Europeiska unionen



REGION
JÄMTLAND
HÄRJEDALEN
JÄMNTEN HÄRJEDALEN DALVE



Region
Västernorrland



TRAFIKVERKET

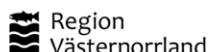


Krokoms
kommun
KROKOMEN TJEJLE

Läshänvisning till tabellerna i checklistan

- ¹ Mer information finns att se i TRVINFRA-00400 "Ban- och stationsutformning, stationsutformning"
- ² Mer information finns att se i TDOK 2024:0114 "Utformning av Trafikverkets utrustning och anläggningsdelar på stationer"
- ³ Mer information finns att se i "Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2024–2030, Bilaga 1 Hållplatshandbok"
- ⁴ Mer information finns att se i TRVINFRA-00402 "Projektering av trafikinformationsutrustning på järnvägsstationer"
- ⁵ Mer information finns att se i Boverket, BBR avsnitt 3:1 och 3:2 "Utformningskrav respektive tekniska egenskapskrav"
- ⁶ Mer information finns att se i Boverket, HIN 3 BFS, 2013:9 & ALM 2, BFS 2011:5
- ⁷ Mer information finns att se i TRVINFRA-00151 "Belysning i järnvägsmiljö"
- ⁸ Rekommendationer om utformning och arbetsmetoder finns att se i SKR:s "Mobilitet för gående, cyklister och mopedister"
- ⁹ Rekommendationer om utformning och behovsbedömning finns att se i delrapport 2 "Bytespunktsutredning stationsanalys"
- ¹⁰ Rekommendationer finns att se i SKR:s "Ladda för framtiden, laddinfrastruktur för elfordon"

MEDFINANSIERAS AV:



6. Fortsatt arbete

Denna rapport ”Stationsklassning” sammanfattar resultatet av utredning kring hur befolkning och resande ser ut längs järnvägen i Mittstråket. I rapporten beskrivs en stationsklassificering av samtliga 25 bytespunkter utmed järnvägen som ligger på den svenska delen av Mittstråket. Rapporten innehåller även en checklista med grundläggande funktioner som är relevanta för varje stationsklass.

Nästa steg i arbetet är påbörja de utredningar som ligger till grund för delrapport 2. I denna del av arbetet ingår att fördjupa kunskapen vid 10 utvalda bytespunkter genom att analysera brister och behov vid dessa samt att, utifrån den framtagna checklisten, beskriva behov av åtgärder samt kostnader för de olika åtgärderna. Delrapport 2 kommer även inkludera effekt- och konsekvensbeskrivningar av de föreslagna åtgärderna samt utmytna i ett förslag till prioriterade åtgärder.

Tabell 16: Sammanställning av de arbetsmoment som har ingått i delrapport 1 och 2.

Delrapport	Område	Information
1. Stationsklassning	Klassning av Mittstråkets samtliga bytespunkter	<ul style="list-style-type: none"> - Boende på orten - Påstigande tågresenärer - Säsongsvariation - Påstigande bussresenärer
1. Stationsklassning	Checklista med grundläggande funktioner	<ul style="list-style-type: none"> - Baserat på bytespunktens klassning - Redovisat utifrån resenärens behov - Med förtydligande om vilken aktör som är ansvarig för respektive funktion
2. Stationsanalyser	Stationsanalys för 10 utvalda bytespunkter	<ul style="list-style-type: none"> - Behovs- och bristanalys - Resenärsundersökning - Inventering utifrån framtagna checklista med funktioner - Identifiering av åtgärder som leder till den standard som klassningen rekommenderar
2. Stationsanalyser	Effekt- och konsekvensbeskrivningar	<ul style="list-style-type: none"> - Beskrivning av effekter och nytta av de åtgärder som föreslås vid de 10 utvalda bytespunkterna - Prioriterade åtgärder och rekommendation om nästa steg att ta

Referenslista

Boverket, HIN 3 BFS, 2013:9 & ALM 2, BFS 2011:5

Boverket, BBR avsnitt 3:1 och 3:2 ”Utformningskrav respektive tekniska egenskapskrav”

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland 2024–2030. Bilaga 1: Hållplatshandbok. (2022). Din Tur.

Ladda för framtiden, laddinfrastruktur för elfordon. (2017). SKR (Sveriges Kommuner och Regioner).

Mobilitet för gående, cyklister och mopedister. (2022). Trafikverket & SKR (Sveriges Kommuner och Regioner).

Stationshandbok (2013). Trafikverket. (utgått)

TRVINFRA-00400. Ban- och stationsutformning. (2023). Trafikverket.

TRVINFRA-00151: Belysning i järnvägsmiljö. (2023). Trafikverket.

TRVINFRA-00402. Projektering av trafikinformationsutrustning på järnvägsstationer. (2023). Trafikverket.

Utformning av Trafikverkets utrustning och anläggningsdelar på stationer. (2024). Trafikverket.

MEDFINANSIERAS AV:



Bilaga

Tabell 17: Sammanställning av tåg- och bussavgångar, befolkningsmängd och påstigande tåg- och bussresenärer vid samtliga 25 bytespunkter.

Station	Antal avgångar med regionaltåg per dygn	Antal avgångar med fjärrtåg per dygn	Påstigande tågresenärer (genomsnitt per dygn)	Påstigande tågresenärer under högsäsong (genomsnitt per dygn högst belastad månad)	Antal invånare inom 5 kilometer	Antal bussavgångar per dygn	Påstigande bussresenärer (genomsnitt per dygn)
Storlien	4	0	55	94	121	3	2
Enafors	4	0	3	6	46	6	0
Ånn	4	0	2	4	86	6	2
Duved	6	3	71	121	1983	43	16
Åre	10	6	330	714	2630	51	125
Undersåker	10	6	54	87	1234	33	29
Järpen	10	6	60	80	1180	47	21
Mörsil	10	0	30	37	1005	46	21
Nälden	10	0	11	17	1539	22	0
Krokom	10	4	30	41	3661	74	127
Östersund V	10*	0	73	85	42 193	34	7
Östersund C	18	8	858	916	44 032	277	352
Brunflo	18	0	22	32	5070	67	17
Pilgrimstad	18	0	19	23	702	16	2
Gällö	18	0	33	42	868	18	16
Stavre	18	0	8	10	249	15	0
Bräcke	18	8	109	143	1678	17	63

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av
Europeiska unionen



REGION
JÄMTLAND
HÄRJEDALEN
JEMTEN HERJEDALEN DALVE



Region
Västernorrland



TRAFIKVERKET



Krokoms
kommun
KROKOMEN TJELTE

Station	Antal avgångar med regionaltåg per dygn	Antal avgångar med fjärrtåg per dygn	Påstigande tågresenärer (genomsnitt per dygn)	Påstigande tågresenärer under högsäsong (genomsnitt per dygn högst belastad månad)	Antal invånare inom 5 kilometer	Antal bussavgångar per dygn	Påstigande bussresenärer (genomsnitt per dygn)
Ånge	18	8	99	141	2982	25	42
Erikslund	18	0	7	9	717	11	0
Ljungaverk	18	0	11	16	1419	18	2
Fränsta	18	0	33	49	1927	33	43
Torpshammar	18	0	13	19	803	38	21
Stöde	18	0	18	26	1 803	33	8
Sundsvall V	52**	0	69	80	52 296	0	0
Sundsvall C	52**	8	840	921	53 284	196	254

* I T25 planerar Norrtåg att trafikera Östersund V med 18 regionaltågsavgångar förutsatt att uppställningsspår vid Östersund V hinner byggas under 2025.

** Förutom Norrtåget Sundsvall-Storlien trafikeras Sundsvall C och Sundsvall V av Norrtåget Sundsvall-Umeå samt X-tåget Sundsvall-Gävle.

MEDFINANSIERAS AV:



Medfinansieras av
Europeiska unionen

